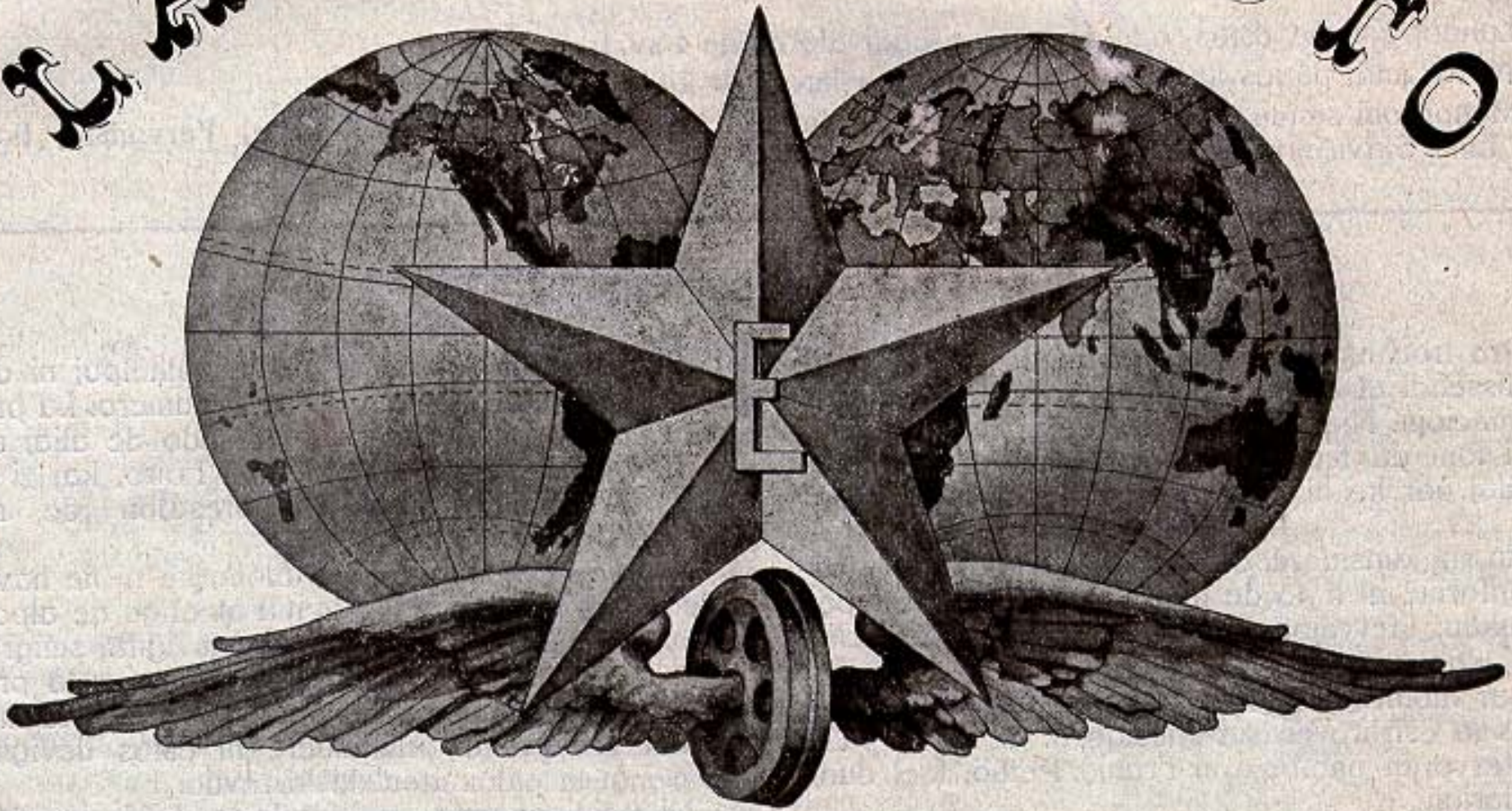


LA FERVOJISTO



Oficiala organo de
Internacia Asocio de la Esperantistaj Fervojistoj
Monata fakrevuo pri fervojo

Redaktoro: ILIJA F. PUHALO, fervojoficisto, Strojarska cesta, ZAGREB, Jugoslavio

Jaro III.

Januaro—Februaro—Marto 1926.

Nro. 6—7—8.

LA ENHAVO

- J. Perlet: Pensoj pri nia Internacia Asocio.
E. M. Rosher: Konstruado de Kabo de Bona Espero al Kairo fervojlinio.
E. Mutschall: La Internacia Konvencio pri transporto de komercaĵoj per fervojo.
A. F. Beirens: La nova signalregularo en Belgujo.
R. Horrisland: La omnibuslinioj de la norvegaj ŝtatafervojoj. Mirinda fervojakcidento.
C. Viksten: Kunvenoj por staciestroj en Svedujo.
M. Dahlin: Kursoj por fervojistoj ĉe la svedaj ŝtatafervojoj.
J. E. Medinius: La plej granda trakaro de Svedujo.
Nova fervojlinio de svedaj fervojoj.
H. Frank: Fervojoj en Sovetrespubliko.
* * * La plej granda kaj plej rapida lokomotivo en Ĉeĥoslovaka respubliko.
I. F. P.: Novaĵoj.
J. Blažek: Propono pri esp. surskriboj en vagonaroj, tramveturiloj ktp.
J. Perlet: Insigno por Esperanto-Fervojistoj.
H. Frank: Kolorigitaj reloj. (Anekdoto pri unua rusa fervoio).
Recenzoj. — El la movado.

Oficiala parto

KOTIZOJ. — Ĉiu ano paginta la kotizon ricevas la oficilan organon kaj ĉiujn eldonadojn de la asocio. Kotizoj estas jene fiksitaj: Aŭstrujo 5.50 Sil. — Anglujo 6 Sil. — Belgio 17 Fr. — Ĉeĥoslovakujo 20 Ĉk. — Danujo 4 Kr. — Francujo 17 Fr. — Germanujo 3 Om. — Hungarujo 4 Ok. — Italujo 20 L. — Japanujo 3 J. — Jugoslavio 40 Din. — Nederlando 2 G. — Polujo 3 Zl. — Svedio 4 K. — Svisujo 4 Sv. fr. — Usono 1 Doll.

Landoj kiuj ne estas indikitaj pagas egalvaloron de 4 sv. fr.

Novaj anoj pagas krom la kotizo en unua jaro 10% kiel enskribopagon.

Monon oni sendu en rekomendita letero al: **Internacia Asocio de la Esperantistaj Fervojistoj** (kasisto Emil Slaviček) Zagreb, Jugoslavio. Strojarska cesta.

OFICIALAJ SCIIGOJ.

Pro troa okupiteco la estraro ne povis ankoraŭ dissendi al la anoj pagintaj la kotizon novajn legitimaciojn. Niaj anoj estas petataj pacinciĝi ankoraŭ iom da tempo, kiam ni estos pli malmulte okupitaj por ke ni povu fiam dissendi la legitimaciojn.

En sia kunsido d. d. 20. I. 1926. elektis la estraro konforme al § 43 de niaj statutoj s-ron Stjepan S. Slukan, fervojoficiston kiel novan sekretarion de la asocio.

Ĉar montriĝis necesa ankoraŭ unu sekretario, elektis la estraro en sia kunsido d. d. 16. III. 1926. nian fervoran anon s-ron Franjo Pethő, kiel duan sekretarion.

Anstataŭ sro. J. Greiško, staciestro el Livani, (Latvijo), kiu estis devigita pro troa okupo rezigni la funkcion de la asesoro, elektis la estraro s-ron Andrejs Znotens, fervojoficiston el Leepaja kiel novan asesoron.

Pro neantaŭvideblaj teknikaj malhelpoj ni devis prokrastigi la eldonon de tiu ĉi numero. La presejo estis tro okupita per la presado de aliaj urĝaj aferoj por Zagreba Printempa Foiro, kaj ĝi ne povis ĝustatempe prepari la presaĵon de nia revuo.

Plifoje ni atentigis niajn anojn, ke ni ne havas materialon por la gazeto kaj nia atentigo ne alportis kontentigan rezulton. Ni estas devigitaj sciigi la anojn, ke ni tute ne havas materialon por la presado de aprila numero kaj pro tio ni petas la materialon tuj alsendi, alimaniere ni estos devigitaj tute ĉesigi la eldonadon de la revuo.

Ni atentigas niajn anojn je la ŝanĝo de la adreso de redakcio kaj administracio de nia revuo. La sama adreso estas ankaŭ la adreso de niaj vicprezidanto, sekretarioj kaj kasisto. Sekve de tio, ni petas la korespondaĵon ne plu adresi al malnova, sed ĉiam al nova adreso. **La estraro.**

NOVAJ ANOJ.

- | | |
|--|---|
| 620. Christian, Valdemar Kelvang, lok. heftisto, Okcidento Munkensdam, Danio; | 631. Aleksandar St. Cvetanov, fervojoficisto, Vakar-el, gara-stacidomo, Bulgarujo; |
| 621. F. W. Franzén, sindiko en Sveda ferv. asocio, Boden, Fabriksgatan 4, Svedujo; | 632. Ignat Nikolov, fervojoficisto, Sofio, gara-stacidomo, Bulgarujo; |
| 622. Niels Kynde Nielsen, lok. gvidisto, Kolding, Aagade 15, Danio; | 633. Penju Vasilev, ŝloser, Stara Zagora, depo, Bulgarujo; |
| 623. Clemente Daglio, Cagliari, Piazzetta Martiri 10, Italujo; | 634. Serafim Vitanov, vagonarestro, Gorna Orehovica, gara-stacidomo, Bulgarujo; |
| 624. N. Danovskij, Odessa, Pe. Krasnoj armij 10, Ukrainio; | 635. Konrad Perušek, fervojisto, Selnica ob Dravi pri Mariboru, Janževa gora 5, Jugoslavio; |
| 625. Vseukrajinskij Komitet Sojuzo Esperantistov, Harkov, počt. jaščik No 244, Ukrainio; | 636. Josip Pavlovič, maŝinseruristo, Koprivnica, Stari Brežanec 741, Jugoslavio; |
| 626. Ivano Voznescusk, Kruĵok Esperanto, Klu pri St. Ivanovo, Sovetunio; | 637. Mirko Deutsch, fervojoficisto, Zagreb, Jurkovičeva 2, Jugoslavio; |
| 627. V. Belakov, Tuapse, Ĉernomorskoga okruga, Kolektivnaja, 2, Sovetunio; | 638. Hinko Hermann, komercisto, Zagreb, Mažuraničev trg 3a, Jugoslavio; |
| 628. M. Andreev, Vokzal-telegraf, Leninsk-Turkensk, Sovetunio; | 639. Břetislav Pittner, adjunkto, Olomouc, Gregrova ul. čis. 3-I, Ĉeĥoslovakujo; |
| 629. Rudolf Pilberg, vicstaciestro, Rüsepere, Randtee maja, Estonio; | 640. Vladimír Gazda, adjunkto, Olomouc, Prida českých legu čis. 19, Ĉeĥoslovakujo; |
| 630. Stefan Kucarov, fervojoficisto, Popovo, Gara-stacidomo, Bulgarujo; | 641. Aleksandro Föcze, fervojoficisto, Budapest, VI. Hajcsáruti Máv telep, Hungarujo; |

LA FERVOJISTO

Jaro III.

Januaro—Februaro—Marto 1926.

Nro. 6—7—8.

PENSOJ PRI NIA INTERNACIA ASOCIO.

La asociaj debatoj kaj la malgranda nombro de samideanoj ĉeestintaj la ĝeneralan kunvenon de l' I. A. E. F. sendube senluziigis ĉiun, kiu veturis Genevon por plej serioze preparoli la estontan evoluon de nia Internacia Asocio.

La kunvenoj faris al mi la impreson, ke la plejmulto el niaj membroj ne komprenis kiel gravaj estas la taskoj de nia asocio, ke ĝi tro sinokupis pri bĝateloj kaj ne priantetis la ĉefaĵon, la fortigon de l' Asocio kaj energian propagandon ĉe fervojaj administracioj kaj inter la fervojistaro.

Multe da laboro kiu efektiviĝos nur per helpo de la landaj asocioj kaj per financa subteno flanke de niaj membroj atendas la estraron de l' I. A. E. F.

En numeroj 1—2—3 de »La Fervojisto« mi malĝoje konstatis, ke, en 1924-25, anstataŭ 561 membroj nur 352 pagis kotizon; ni devas tute serioze demandi, ĉu tiaj ŝuldantoj (236) taŭgas por nia asocio, ĉu ne estus preferinde ilin eksigi kaj pristudi severajn rimedojn por eviti al la centra kaso tiel grandajn financajn perdojn. Kiamaniere la estraro plenumu le devojn altruditajn, per kio ĝi plibonigu la gazeton, eldonu fakvortaron ka propagandilojn se la membroj ne konscias pri siaj plej elementaj devoj? Tiun ĉi malzorgemon nur povas forigi deviga aliĝo de ĉiu I. A. E. F. ano al la landa esperanto-fervojista unuiĝo, kiu enkasigos, eĉ uzante legajn rimedojn, la kotizon. La regularo de la Svisa Asocio de Esperanto-Fervojistoj ekzemple ordonas ke fervojisto ne povu fariĝi membro de la Internacia Asocio ne aliĝinte antaŭe al la landa organizo. La enpresado de ĉi tiu paragrafo en la regularo de la landa kaj internacia asocio estas sendube rekomendinda kaj eĉ necesa, ĉar per ĝi la kotizo estos pagata al ambaŭ asocioj.

La kotizo pagota al la Centra Kaso de sv. fr. 4.— kies fikso kaŭzis ĉe ĉefoslovakaj membroj nekomprenblan eksciton ŝajnas al mi sendube tiel malalta, ke ĝi tute ne valoras diskuton tiel tempoperdigan dum la ĝeneralaj kunvenoj. Ĉiu membro subtenu morale kaj finance unue sian fakorganizon kaj nur poste aliajn unuiĝojn.

Mi invitas la membrojn ne konsciaj pri la financa devo ke, fidele agante laŭ regularo, ili helpu la estraron jam supersutitan de laboro plenumi ĝian tute ne agrablan kaj facilan taskon.

Krom alvokoj senesperaj de la redakcio sendi artikolojn bedaŭrinde ne aperis en nia, almenaŭ laŭaspekte multe plibonigita gazeto »La Fervojisto« traktatoj, kiuj temus pri la organizo de nia internacia asocio, plibonigo kaj pliriĉigo de la revuo, propagando ktp. kaj tamen estus konsilinde, ke la legantaro aperigu en ĝi proponojn efektivegeblajn, kune kun la landasocioj, de la estraro kaj redakcio. Intersangante ideojn la asocioj alproksimiĝus kaj

kuniĝus je komuna laboro sukcesplena ne nur por la esperanta movado sed precipe por la Internacia Asocio de Esperanto-Fervojistoj.

La problemoj solvotaj post nelonge ne nur koncernas la estraron sed ĉiun membron mem. Ni nepre kunigu la fortojn. Kiom da fervojistoj nenion scias pri la esperanta movado, kiom da esperanto fervojistoj ne ankoraŭ aliĝis al landa kaj internacia asocio? Kiom da fervojaj administracioj ne ankoraŭ favoras Esperanton, kial ĝi ne ankoraŭ estas akceptata de la Internacia Asocio de fervojistoj kiel kongresa lingvo? Se la respondoj estas negativaj, ĉu ni ne devas konfesi nian propran kulpon?

Pro tio, kolegoj, kiel Esperantisto fervora plenumu vian devon por la prospero de nia asocio precipe, ne laciĝu ĝis kiam Esperanto estos ĝenerala akceptata kaj uzata de la fervojaj administracioj kaj fervojistoj.

Jules Perlet, Bern (Svisk).

KONSTRUADO DE KABO DE BONA ESPERO AL KAIRO FERVOJLINIO.

(Daŭrigo).

Kia bruego! La raspsonaj kriaĉoj de la Kaplan-daj veturigistoj, pligranditaj per tiuj de la aliaj dudek kvar negroj plenigis la aeron. Helplumaj papagoj kaj aliaj birdoj ĉirkaŭflugis, ektimigitaj pro la bruoj. La blankuloj aŭ antaŭenvadis aŭ vadis ĉe la flankoj kontrolante la aferon. Denove sopiregante ĉiuj atingis la malproksiman bordon sen ia maloportunaĵo. La rezulto senkulpigis la riskon alprenitan.

Kia diferenco! Kiam mi antaŭe tie ĉi pasis, jam antaŭ unu monato, mi preskaŭ mortis de soifo. Nur enfosante kvin metrojn tra la sablo en la riverlilon mi renkontis akvon kaj ĵiam mi devis batali kun vespoj, abeloj kaj kraboj por elĉerpi trinketon.

Kiel antaŭe la alia trupo evitis la prokraston kaj ni nenion pri ili povis vidi.

Por la sekvontaj tridek kilometroj la vojo pasis pli malpli laŭlonge la bordo de la rivero. Kiam ni estis preterpasantaj kralon apartenantan al Ĉefo Sebambam, iu venis por peti ke ni vizitu unu el liaj edzinoj kiu malsaniĝis. Mi sciante iomete pri medicino sekvis la senditon laŭlonge sendero en la distanco de tri kilometroj, tra herbo kiu meze havis mezuron da du metroj da alteco. La virino estis suferanta, kiel tre ofte okazas ĉe la indigenoj, pro skorbuto kaj mi faris mian eblon. Mi mencias tion ĉar ĝi havis pli malfrue neespektitan rezulton, kiun mi poste rakontos.

La vojo estis ne tro bona kaj ni daŭrigis kiel antaŭe, tirante unu veturilon per duobla bovaro en la distanco de kvar ĝis ses kilometroj, tiam resendante la bovaron por tiri la alian veturilon. Jus finiĝis veturo de la antaŭa veturilo kaj mi sternita sur la ŝarĝo, rigardis la bovaron preterpasantan la veturilon, kiam kvar bovoj subite enkotigis. Ili ne

estis pli ol kvar metroj for de la veturilo. Post baraktado tri elfiriĝis sed la kvara nur plienprofundiĝis ĝis je la fino de duonhoro, spite ĉiuj penoj, nur ĝia kapo kaj pinto de ĝia dorso restis eltere. Malespere kaj kiel heroa rimedo estis ordonita meti ĉenon ĉirkaŭ la kornoj, aljugi kvar bovojn kiuj staras sur firma grundo por elfiri ĝin. Mi rigardis, ekspektante momente, mi ne scias kion. Ĉu la kolo povos rezisti la streĉecon? La kvar bovoj tiris, la ĉeno streĉiĝis kaj ĝojol la besto malrapide reaperis el la koto. Starante denove sur bona vojo ĝi formarsiis kvazaŭ nenio eksterordinara okazis.

Dum mia antaŭa vizito al tiu ĉi parto mi vidis ĉiajn specojn de sovaĝaj bestoj kaj birdoj, eĉ ĝirafojn, sed la herbaĵo estis tiam nove kreskanta, mallonga kaj hele verda. Oni ne povis paŝi pli ol kelkajn paŝojn sen ekterurigi perdikojn, leporojn aŭ malgrandajn antilopojn, sed nun la herbo estis tiel alta ni ne povis ekvidi eĉ grandajn bestojn, kvankam ni ofte aŭdis ilin. En kelkaj lokoj la herbo atingis longecon de kvin metroj!!

Forlasante Gwaai riveron ni trapasis terenon alterne kovritan de tektonarberoj, malfermitaj spacoj de elefantherbo, jam priskribita, kaj palmoj. La naturo de la grundo estis sabla kaj tie ni renkontis novan malkomfortaĵon en la formo de tiel nomataj »hipopotamaj muŝoj«. Ili estas grandaj insektoj kun pikiloj je la kapoj kiuj facile tiras sangon el bestoj kaj homoj kaj eĉ hipopotamoj, tial la nomo. Nia restanta ĉevalo preskaŭ frenezigiĝis kaŭze de ili, la bovoj pli paciencaj kaj daŭrsuferemaj swingis la voston kaj spasme kuntirigis siajn haŭtojn senĉese.

Fine, post kvin semajna veturado ni alvenis al nia projektita eklabora punkto sed, anstataŭ dek taga veturado pli ol monato jam forpasis!!

La alia trupo jam alvenis antaŭ tri, kvar tagoj kaj jam komencis sian laboron. Ni, trarigardante nian provizon de manĝaĵoj konstatis, ke supozeble kelkaj el la negroj forrabis kelkajn kestojn de viandoj kaj kaŝis ilin en la densejo. Ni ne povis pruvi ion kontraŭ iu speciale, tial ni devis akcepti la situacion, sed pli malfrue ni pro tio suferis.

La projektita linio tie ĉi estis rekta en la distanco de 116 kilometroj kaj la eklabora punkto kuŝis proksimume je la mezo.

Nu, stangetado de rekta linio ŝajne estus la plej facila afero en la mondo sed fakte ĝi necesas specialan zorgon ĉar la plej malgranda eraro baldaŭ multobligas. Ni komencis labori tra la tektonarbaro. Mallonge post komenco ŝvarmoj de tre malgrandaj abeloj atakis nin. Ili estis speco de abelo kiu faras sian neston en kavaj tektonarboj. Dank' al Dio, ili ne povas piki sed ili kovris niajn vizagojn, brakojn kaj junajn partojn de la korpo kiu restis nuda. Ili rampis en la orelojn, la naztruojn kaj okulojn. Ili sin kaŝis en la okullenso de la teodolita teleskopo kaj kiam oni rigardis tra la teleskopo ili eniris la okulon. Oni facile povis mortigi ilin, pasante la manon sur la afliktita parto, sed kia avantaĝo! Anstataŭ ĉiu mortito alvenis cent novaj por leki la mielon. Krom tio, je mortigo ili ellasis naŭzegan odoron. Ne estis eble uzi moskitan retaron ĉar ĝi malhelpis la laboron. Ni prove ŝmiris niajn vizagojn per eŭkalipta aleo kaj nur sukcesis senhaŭtigi ilin. Ni fumis pipojn, sed la turmentuletoj nur sidis sur la rando de la pelvo kaj enrigardis.

Nur cigaredoj ŝajnis esti efikaj. Nia provizo de ili baldaŭ elĉepiriĝis kaj ni nur havis pipitabakon. Dum oni fumis oni rulis novan cigaredon. Estis necese fumi senĉese. Fumado ne plu estis plezuro sed turmento. La lango kvazaŭ senhaŭtiĝis pro la konstanta fumado. Tiu ĉi sperto okazis ĉiutage de la 9a ĝis la 17a horo, post kiam la moskitoj komencis zumadi kaj pikadi kaj ili vere pikis.

Estis necesa la forhakado de grandaj tektonaj kaj aliaj arboj. La Rodeziaj tektonoj estas speciale malmolaj kaj grandnombre ili estas kavaj interne. Pro tio oni devigis zorge elrigardi por ke ili, dum la forhakado, ne subite talu sur iun. La negroj multe ĝuis forhaki, ŝvigante la hakilojn laŭtakte de la kanto. Kelkfoje, kvankam la tuta faligo de arbo ne estis necesa, sed nur estis sufiĉe klinigi ĝin por lasi ke la teodolisto klare vidu, ni trovis ke la negroj laboris plibone kaj kontente se oni permesus al ili tute trahaki la arbon. Tio estis ĉar iliaj kantoj ofte rilatis al malamiko batalata kaj ili ne deziris lasi lin sen tuta venkado. Multaj jaroj de sperto konvinkigis min ke oni povas elĉerpi plibonajn rezultojn el negroj per indulgo ol per minacoj.

Generale ni starigis tendaron je ĉiuj 16 kilometroj. Ĉiutage ni stangetis ĉirkaŭ kvar kilometrojn de linio. Je la dua tago post komenco la veturiloj antaŭen movis tiel ke ni je finigo de la taglaboro antaŭenmarŝis por serĉi la nove starigitan tendaron.

Ĉi tiutempe, ĉar la vojo preskaŭ paralelis la linion, mi sekvaĵa de la negroj iris al la vojo. La aliaj blankuloj jam iris al la nova tendaro. Krepuskiĝis kaj la ĉevalo malbonsance lamiĝis iomete, tial mi iris nur malrapide sed eĉ tiel mi pli kaj pli apartiĝis de la negroj. Post nelonge mi alproksimiĝis al laĝeto, kie antaŭ du tagoj mi vidis freŝajn postsignojn de leono. En tiu lando oni ĉiam portas riflon, aŭ por defendi sin kontraŭ leonoj, leopardoj ktp., aŭ por provizi manĝaĵon. Estis efektive tro mallume por uzi riflon, tial mi ne pensis pri ĉasaĵo kaj ne portis ĝin prete. Subite de la direkto de la laĝeto, granda sovaĝa besto venis saltante. Sendube la leono. Mi estis senhelpa, sen tempo uzi la riflon eĉ se estus sufiĉe da lumo por vidi. Tiam por nenia rezono, kiam ĝi estis nur kelkaj tridek paŝoj malproksime, ĝi subite deturnis sin en la densejon kaj malaperis. La tendaro estis ankoraŭ kelkajn kilometrojn malproksime kaj mi devis trarajdi la arbaron. Mi neniam forgesos miajn sentojn dum tiu rajdo. Post ĉiu laboro kaŭris leono preta por saltegi sur min kaj mian ĉevalon. Fine mi ekvidis la lumon de la tendara fajro. Kia ĝojo! Eble la leono estis tiom timigita kiom mi, aŭ eble ĝi ne estas malsata. Mi ne scias.

Kiel mi diris, la linio estis rekta en longa distanco kaj ĉiam plidisiĝis de la veturila vojo. Tial estis necese haki vojon por la veturiloj tra la arbaro. Por tion fari la tuta hakistaro estis necesa. Por gvidi la veturilojn mi estis delegita. Laŭ tiu ĉi maniero mi ĝin faris. Sidante sur veturilo kun kompaso en mano mi direktis la hakistojn. Kiam por eviti grandan arbon la veturiloj devis flankeniri al dekstre, mi kompensis en la kontraŭa direkto kun tiu ĉi rezulto. Kiam la elhakita linio de la fermezurado atingis la unuan tendaron ĝi estis lokita nur kelkaj metroj, ĉirkaŭ dudek, maldekstre al la akslinio de la linio laborata. La dua kuŝis sur

la tendaro. La tria tendaro kuŝis nur kelkajn metrojn dekstre. Ĉiufoje la distanco inter tendaroj estis dek ses kilometroj, tiel ke la eraro ne estis granda kaj ĝi pruvas ke la leĝo de kompenso efikas, eĉ se ĝi nur estas aplikita sen speciala zorgo.

Ni alvenis ĉe punkto, kie ni kalkulis ke la Gwaai rivero devus kuŝi antaŭe dek ses kilometrojn en linio direkta. Por certigi pri tio, mi akompanata de du indiĝenoj, antaŭen rajdis tra la arbaro, markante la direkton antaŭe de la jam elhakita linio per fortranĉo de arboŝelo. Tion ni faris nur sur du arboj proksimume cent metroj aparte. Uzante kompason ni antaŭeniris, alveninte ĉe la rivero kiel ni jam kalkulis. Tiam mi rajdis laŭlonge de la rivero ok kilometrojn. Kalkulante la azimuton mi komencis re-rajdi al la tendaro.

Nu, la indiĝenoj havas rimarkindan instinkton de direkto. Demandante ilin, kie kuŝas iu loko, ili senhezite montras la direkton. Multfoje mi pruvis tion al mia kontentigo, tial mi plene fidis, kiam ili certigis ke la de mi elektita direkto estis prava. Mi esperis renkonti ĉasaĵon, kaj ne estas oportune porti kompason en la mano kiam oni ekspektas uzi riflon iumomente. Tiel, je ĉiu ducent metroj mi demandis la direkton ricevante jesan respondon. Ni estis pravaj kaj alvenis al unu el la du markitaj arboj. Laŭ mia opinio, ni devis nun deturni dekstre, sed la knaboj kiel oni nomas ĉiujn indiĝenojn, spite de la aĝo kiun ili havas, neis tion kaj signis ke ni daŭrigu la iradon rekte. Mi fidis ilin. La tago estis malhela, pluvema. Nur iometa plihela parto de la ĉielo montris kie la suno povus esti en kvadranto. Ni daŭrigis la iradon sed ni ne renkontis la duan arbon. La knaboj persistis, ke ili estas pravaj. Post duonhoro la suno subite trarompis la nubojn. Tiam miaj ekvektantaj suspektoj konfirmiĝis. Anstataŭ esti maldekstre la suno estis dekstre de ni. Mi tiam komprenis ke ni preterpasinte la markitan arbon ĉirkaŭiris en cirklo. Sed, ĉu ni jam retransiris la stangeltan linion aŭ ne? Tion ĉi, estis vivgrave certe scii, ĉar mi sciis, ke la tendaro kuŝis aŭ nordoriente aŭ nordokcidente, sed, se mi elektus malprave, mi povus rajdi mil kilometrojn sen renkonti loĝejon de blankuloj kaj preskaŭ sen renkonti homojn iajn ajn.

Mi demandis la knabojn. Tiam ili konfesis, ke ili mem ne konis la ĝustan direkton. Mi pafis mian riflon sen aŭdi respondan pafon. Denove ekpluvis. La herbaĵo estis altkreska kaj malseka, la arbaro estis densa kaj la tereno abundis je leonoj, serpentoj kaj aliaj sovaĝaj bestoj. Ne plaĉis al mi la ideo pasigi la nokton sub tiaj cirkonstancoj. Mi kriegis multfoje senrezulte. Nokto alproksimiĝis kaj mi plene komprenis ke ni estis perditaj.

Nu kiam oni sin sentas esti perdata en loko tia, kia estis tiu arbaro, la plej bona ago estas sidigi kaj pensi. Nenia avantaĝo venos de malpripensita agado. La fakto ke mi ne povus atingi la tendaron rekte, plej klare elstaris. Do mi decidis ke la plej prudenta agmaniero estus reniri laŭ miaj postsignoj ĝis mi trovis ian signon tia kia estus la markita arbo.

Zorge rigardante la grundon ni iris. Ĉiutage plimallumiĝis. Fine, post longa tempo kun sento de ĝojego mi ekvidis la markitan arbon. Turnante min laŭ la direkto kiun mi antaŭe opiniis esti

la vera, mi sekvis ĝin dum dekkvin minutoj kaj alvenis ĉe la tendaro.

Ĝisnun ni ne ricevis ian sciigon ĉu la veturiloj portantaj al ni novan provizon de grio jam foriris de Bulawayo aŭ ne. Nia provizo de grio estis preskaŭ formangata, tial la Ĉefo forsendis la skotan ĉaron al la kralo de Sebambam por aĉeli maizon. Alvenis la tago kiam ni ne havis manĝaĵojn por doni al la »knaboj«. Kompreneble ili malkontentiĝis kaj grumblis. Estis sabato, la Ĉefo esperante ke la ĉaro revenus tiun vesperon promesis, ke se la ĉaro ne alvenus antaŭ la sunsubiro li mortpafus bovon por manĝigi ilin. La suno subiris tre malfrue tiun vesperon kaj ne estis signo de la ĉaro. Tial ni mortpafis bovon kaj la »knaboj«, kiuj treege ŝatas viandon, estis kontentegaj.

Je la sekvanta mateno la ĉaro alvenis. Ĝi estis prokrastita per rompo de la timono necesiganta la fabrikadon de nova el iu arbo.

Alveninte ĉe nia antaŭlasta kamploĝejo, ni, kiel kutime, forsendis la akvoĉaron por alporti akvon de lageto. Eknoktiĝis sed la akvoĉaro ne reaparis. Aroj da knaboj estis forsendataj por serĉi ĝin. Je malfrua horo ili ope revenis kaj raportis neniun signon. Estis tre grava afero, ne nur rilate la sendanĝereco de la veturigistoj kaj bovoj en tiu leonhava regiono sed ankaŭ pro tio ke sen akvo ni estus en tre malagrabla siluacio.

La sekvantan tagon je matenruĝo unu blankulo, la veturilarestro, kaj kelkaj negroj foriris por serĉi. Samtempe aliaj portantaj ĉiujn kaj ĉiajn specojn de uioj formarsiis por alporti akvon. La bovaro ankaŭ foriris al la plej proksima lageto je kelkaj dek ses kilometroj. Ili alvenis tie nur por trovi la akvon staranta, verda kaj malbonodora. Tamen ne ekzistis alia kaj ni nepre bezonis akvon. Sed bonŝanco nin favoris. Dum la foresto de la akvoserĉantoj ekpluvego okazis. Ni tuj sternis gudrohukon kaj kaptis sufiĉon da akvo por la trinkbezonoj.

Dume la veturilarestro ankaŭ revenis. Li ja trovis la akvoĉaron kun ĝiaj kvar bovoj vagantaj sencele tra la arbaro, nun paŝantaj nun vagantaj sed sen veturigisto aŭ antaŭiranto (antaŭiristo, li estas iu kiu marŝas antaŭe de la bovaro alkondukanta ĝin per rimeno). Plua serĉado malkaŝis la du negrojn kuŝantajn senkonscie kun alta febro kaj deliraj. La antaŭiristo resaniĝis post nelonge sed la veturigisto, zuluo, nur rekonsciigis post tri semajnoj!

Kompreneble la provizo de maizo ne sufiĉis por longa tempo kaj nia propra manĝprovizo por la blankuloj kun escepto de konfitaĵo kaj faruno jam elkonsumiĝis. Ni ne estis manĝintaj viandon de kelkaj tagoj. Ne sciante kiam la nova provizo alvenus ni zorge ŝparis tion kion ni havis. Fakte ni jam formangiis nian lastan bakaĵon kiam alvenis alia ŝarĝveturilo kun nur maizfaruno, de Bulawayo. Ili ankaŭ sendis al ni tri rajdĉevalojn. Tiujn ĉi la indiĝenoj akompanantaj la veturilon estis rajdintaj tiamaniere ke iliaj dorsoj estis senhaŭtaj en kelkaj partoj. Pro tio ili ne utilis al ni ĉar ni ne povis ilin rajdi en tia stato.

Ni estis nun proksime al rivero Gwaai. Kun du negroj danĝere malsanaj kaj la blankuloj ankaŭ en malbona stato kaj malfortaj pro manko de taŭga manĝaĵo la Ĉefo hezitis agi sed fine decidis rapi-

digi la laboron kiel eble plej multe por atingi la antaŭelektitan transirejon de la rivero.

Ni plene ekspektis vidi la stangetojn metitajn de la alia trupo sed neniujn stangetojn ni povis trovi. Zorge serĉado trans la rivero fine elmontris la stangetitan linion alkondukantan al alia transirejo kelkaj kilometroj al okcidento. Ne estis permeseble lasi la laboron sen kompletigi la stangetadon inter la fermezuroj de ambaŭ trupoj. La Ĉefo fine decidis fari specialan penon unuigi la du fermezurojn kaj kompare mezuri la du transirejojn. Je noktiĝo ni finis, terenfaligis la tendojn kaj ŝargis la veturilojn prepare al la reveturado al Bulawayo. Tuj post la alveno de la lasta veturilo kiam ni elkomprenis ke ĝi entenis nenion krom manĝaĵoj por la indiĝenoj, la skota ĉaro denove foriris al la plej proksima butikoj, kelkajn okdek kilometrojn for, por aĉeti manĝaĵojn. Tiel nia lasta bona veturigisto estis for kun la ĉaro kaj la aliaj du estis malsanaj unu eĉ ankoraŭ delira sed ambaŭ ne en ŝtato veturigi. Tial ni komprenis ke ni mem devas veturigi la veturilojn. Elpagante la negrojn ni aranĝis kun kelkaj el ili ke ili nin helpus ĝis alveno de iliaj kraloj. Ni vespermanĝis kaj poste alvokis la negrojn por ke ili jungu la bovarojn sed, krom niaj personaj servantoj, neniu respondis. Plua esploro malkaŝis la fakton ke ili ĉiuj jam foriris sub kovrilo de mallumo.

Nu, la jungado de bovaro por la malspertulo ne estas infanludo. Ĉiu paro da bovoj tiras kaj nur tiras laŭ difinita ordo. La bovoj kutimitaj tiri je la komenco de bovaro ne volas tiri se ili estas jungitaj apud la veturilo, ktp. La profesiaj veturigistoj konas ĉiun bovon laŭnome; ili ankaŭ scias la solan pozicion en la bovaro kie la bovaro konsentas tiri. Imagu do nian situacion! Nokto, ĉirkaŭ kvindek bovoj estis jungataj kaj nur malspertuloj devas tion fari! Post kelkaj falsaj ekiroj, kiuj montris al ni ke ni ne estis solvitaj korekte la problemon de la bovara lokigo, fine ni ekiris sed niaj ĝenoj nur estis komencaj.

Mi jam diris ke la veturigistoj profesiaj konas la bovojn laŭnome kaj veturigante ili vokas ilin laŭnome. La bovoj efektive respondas al siaj nomoj. La kriegadoj de la veturigistoj ŝajne efikas sur ilin kaj niaj malfortaj penoj imiti la veturigistojn eble nur ridigis la bovojn, se ne nin mem. Estis kvazaŭ infano penus doni ordon dum blovego.

Post nelonge ni venis al unu el niuj kvazaŭ marĉaĵoj sed bonŝance ni sukcese transiris ĝin sen enkontigo de la veturiloj. Tamen unu bovo, la sama kiu antaŭe enkotiĝis ĝis la dorso, denove enprofundigis. Ĉiuj niaj penoj estis vanaj. Ne estis firma grundo sur kiu eltirontaj bovoj povus stari. Tiel vole ne vole ni devis ĝin lasi kaj antaŭenpasi por ke la sama sorto ne subigu la tutan ekspedicion. Tamen alveninte sur teron firman ni resendis por pafmorti la kompatindan beston, se ĝi ne jam sukcesus sin liberigi. Kiam la pafontoj alvenis ĝi jam estis mortinta.

Kiam ni denove pasis apud la kralo de Ĉefo Sebambam estis necese ke ni haltu por ripozi. La enloĝantoj de la kralo, kiel kutime, nin vizitis kaj interalie la edzino aŭ plibone dirite unu el liaj edzinoj. Ŝi estis la sama kiun mi kuracis kaj ŝi alportis

korbon da ovoj kiel dankoferon. Tiu estas preskaŭ la sola okazo kiun mi memoras kiam la indiĝenoj sin montris dankemaj. Je la alia okazo ĝi ankaŭ estis virino.

Daŭrigante nian vojon ni renkontis la skotan ĉaron alportantan bonan kvanton da manĝaĵoj. Tiun nokton ni festenis.

Mi bone memoras unu nokton de tiu reveno veturado, ĉar kuŝante sur veturilo, mi rigardis unu el la plej grandiozaj elmontritoj de ĉielaj piroteknikaĵoj imageblaj. En la daŭro de unu horo mi nombris pli ol sesdek aerolitojn.

La resto de la veturado estis sen okazintaĵoj rimarkindaj. La hejmenveturado kun la malplinombraj helpantoj daŭris tri semajnojn kontraŭ kvin por la antaŭa. La tuta daŭro sumis tri monatojn. Tiel la efektiva labortempo por fermezuri sesdek kvar kilometrojn tra pli malpli densa arbaro estis nur unu monato inklusive de tendarmovado.

Nun, post jaroj mi povas mediti pri tiu travivaĵo kun plezuro kiel interesa okazintaĵo sed je la tempo mi ankaŭ bone memoras ke mi opiniis tiam ke ĝi estis tre malagraba.

Civilaj inĝenieroj tre ofte en la plenumado de siaj devoj travivas okazintaĵojn kiuj kelkfoje atingas esti preskaŭ tiom dangeŝaj al la vivo kiom estas batalo mem. Speciale tiam kiam ili laboras en la ĵangaloj de tropikaj landoj. Ili ne nur renkontas sovaĝajn bestojn, venenajn serpentojn kaj insektojn sed ili ankaŭ devas batali kontraŭ malario kaj aliaj febroj de la praarbaroj kaj marĉaĵoj.

Rilate la insektoj, Sudafriko estas vera paradizo por la naturisto sed kelkfoje por la inĝeniero kaj liaj kunhelpantoj ĝi povas esti infero. Tamen malgraŭ tio, ĝi estas tre interesa lando.

La fino.

Edward M. Rosher

LA INTERNACIA KONVENCO PRI TRANSPORTO DE KOMERCAĴOJ PER FERVOJO

(Bern, 14. X. 1890.)

(Daŭrigo).

ARTIKOLO 7.

Respondeco por la deklaroj en la transportletero. Fervojaj esploroj. Surtaksoj.

(1) La sendinto estas respondeca por la ĝusteco de la mencioj kaj deklaroj faritaj en la transportletero; li prenas sur sin ĉiujn konsekvencojn, kiuj rezultas el neĝustaj aŭ neekzaktaj deklaroj.

(2) La fervojo ĉiam havas la rajton ekzameni ĉu la enhavo de la sendaĵo respondas al la deklaroj en la transportletero. La esploro estos farata laŭ la leĝoj aŭ reguloj de ĉiu regiono, kie ĝi okazos. La disponrajtigo estos invitata ĉeesti ĉi-tiun esploron, escepte tiuokaze kiam ĝi estos farata kaŭze de policaj kontraŭrimedoj, kiujn la ŝtato povas apliki en intereso de la publika ordo aŭ sekureco.

(3) La leĝoj kaj regularoj de ĉiu ŝtato sammaniere regulos tion kio koncernas la rajton kaj devon konstati kaj kontroli la pezon de la komercaĵo aŭ la nombro de la pakoj.

(4) La reglementaj destinoj fiksoj la surtakson kiu, okaze de neekzakta deklaro pri enhavo aŭ

VIA MORALA DEVO ESTAS SUBTENI LA ASOCION VARBANTE NOVJN ANOJN.

de mencio de pezo pli malalta ol la reala pezo, same kiel de troŝarĝo de vagono ŝarĝita de la sendinto devos esti pagata al la fervojoj kiuj partoprenas en la transportado-sendepende de eventuala pago suplementa pro la diferenco je transporta frajto kaj de kompenso de la tuta malgajno estiĝinta same kiel de la punoj fiksitaj en punleĝaj aŭ policaĵaj destinoj.

(5) Frajto-surtakso ne estas prenata:

a) ĉe neĝusta deklaro pri pezo de komercaĵoj, kiujn la fervojo devas pesi aŭ la destinoj validaj ĉe la ekspeda stacio.

b) ĉe neĝusta deklaro pri pezo aŭ ĉe troŝarĝo de vagono, se la sendinto estas postulinta en la transportletero ke la pesado estu farata de la fervojo,

c) ĉe troŝarĝigo per atmosferaj influoj dum transportado, se la sendinto pruvas ke li, ŝarĝante la vagonon, konfirmiĝis al la normoj validaj ĉe la ekspeda stacio,

d) ĉe pezaltiĝo estiĝinta dum la transportado kiu ne rezultigas troŝarĝon, laŭ tio ke la sendinto pruvas ke la pezaltiĝo devas esti atribuita al influoj atmosferaj.

(6) La postulo al pago aŭ repago de frajto-surtaksoj (§ 3, alineoj (1) ĝis (5), kaj § 9, alineo (2) de la klarigaj destinoj) malvalidiĝas post unu jaro se ne ke ĝi estas starigita inter la partioj per promesatesto, kompromiso aŭ juĝa verdikto. La validimo komencas, ĉe postuloj al pago de frajto-surtaksoj, de post la tago de pago de la frajto aŭ, kiam frajto ne estis pagota, de post transdono de la komercaĵoj; ĉe postulo al repago de frajto-surtaksoj, ĝi komencas de post la tago de pago de la surtaksoj. Rilate al la validimo estas aplikataj la destinoj en artikolo 45, alineoj (3) kaj (4). La destino en artikolo 44, alineo (1) ne estas aplikata.

§ 3 de la klarigaj destinoj al la Internacia Konvencio.

(1) Kiam la komercaĵoj, nomitaj en alineo (1) de la paragrafo 1 kaj en aldono 1, estas transdonataj por transporto kun deklaro neĝusta aŭ neekzakta aŭ kiam la postuloj porsekuraj, nomitaj en aldono 1, ne estas atentataj, la frajto-surtakso estas 15 frankoj po ĉiu brutkilogramo de la tuta ekspedaĵo.

(2) En ĉiuj aliaj okazoj la surtakso destinita en artikolo 7 de la konvencio okaze de deklaro neĝusta pri la enhavo de ekspedaĵo estas 1 franko po transportletero, se tiu deklaro ne povus kaŭzi malpliigon de la frajto; alie ĝi estas la duoblo de la diferenco inter la frajto de la transpreninta stacio al la celstacio por la nomita kaj de tiu por la konstatita enhavo, sed minimume 1 franko.

(3) Okaze de deklaro de pezo pli malalta ol la reala pezo de iu sendaĵo la frajta surtakso estas la duoblo de la diferenco inter la frajto de la transprenstacio al la celstacio por la deklarita kaj inter tiu por la konstatita pezo.

(4) En okazo de troŝarĝo de vagono ŝarĝita de la sendinto, la frajto-surtakso estas la sesoblo de la frajto de la transprenstacio al la celstacio por tiu pezo, kiu superas la maksimumajn ŝarĝlimojn fiksitaĵojn en alineo (5). Kiam samtempe okazas deklaro de pli malalta pezo kaj troŝarĝo, tiam estas postu-

lata la frajto-surtakso por deklaro de pli malalta pezo kune kun la frajto-surtakso por troŝarĝo.

(5) La frajto-surtakso por troŝarĝo, alineo (4), estas postulata:

a) ĉe uzo de vagonoj kiuj surhavas nur unu surskribon montrantan la permesitan ŝarĝon: kiam la surskribita ŝarĝopezo aŭ la surskribita ŝarĝokapablo estas je pli ol 5%;

b) ĉe uzo de vagonoj, kiuj surhavas du surskribojn, el kiuj unu rilatas al la normala ŝarĝopezo kaj la alia al la maksimuma ŝarĝokapablo: kiam la troŝarĝo entute superas ĉi-tiun ŝarĝokapablon.

Komplementaj destinoj.

(1) La fervojoj havas nenian respondecon koncerne la malutiloj kiuj povas rezulti el nesufiĉa deklaro pri la celstacio aŭ pri la transprenstacio kaj el manko de deklaro pri la loĝejo.

(2) Kiam, laŭ deziro de la sendanto, la fervojaj oficistoj preligas la transportleterojn aŭ faras tradukojn german- aŭ franclingvajn, tiuj-ĉi estas konsiderataj kiel komisiitoj de la sendanto.

(3) Ĉe peso de vagonŝarĝo sur relpontpesilo la taro, surskribita al la vagono, estas la bazo por konstato de la pezo se ne estas konstatita alia pezo per speciala pesado de la vagono farita laŭ interkonsento kun la fervojo.

(4) La surtakso nomita en alineo (1) de la § 3 de la klarigaj destinoj eventuale estas postulata ankaŭ rilate al tiuj objektoj, pri kiuj laŭ § 1, alineo (3), estas fiksitaj inter du aŭ pluraj kontraktintaj ŝtatoj.

(5) La frajtosurtaksoj pro neĝusta deklaro pri la enhavo desendaĵo, pro deklaro pri malalta pezo kaj pro troŝarĝo de vagono ŝarĝita de la sendinto estas postulataj laŭ § 3 de la klarigaj destinoj, nekon- siderante, ĉu la konstato estas farita en la ekspeda stacio, en survoja stacio aŭ en la celstacio.

(6) Ĉe troŝarĝo de vagono oni procedas, ne konsiderante la enpostulon de la frajtosurtaksoj laŭ SE, alineo (4) kaj (5), lit. b) kaj c). La sendinto devas esti avizata sen prokrasto kaj tio pere de la ekspeda stacio, se la troŝarĝaĵo estas demetita en survoja stacio.

La frajto por la troŝarĝaĵo, demetita en la survoja stacio estas taksata proporcie ĝis tiu-ĉi stacio laŭ la tarifprezoj aplikitaj al la ĉefa ŝarĝaĵo.

b) Por la demeto de troŝarĝo la fervojo kiu ĝin faris kalkulas la deŝarĝ-spezojn fiksitaĵojn en la tak- saro pri spezoj akcesoraj.

c) Kiam la troŝarĝaĵo kuŝanta en survoja stacio estas sendota pluen aŭ returnen, ĝi devas esti trak- tata kiel aparta sendaĵo.

7. La frajto-surtaksoj debetas la sendaĵon.

ARTIKOLO 8.

Fino de la transportkontrakto.

1. La transportkontrakto estas farita tuj kiam la ekspeda stacio estas transpreninta por transporto la komercaĵon kun la transportletero. La ekspeda stacio atestas la transprenon stampante sur la transportleteron sian stampon, havantan la daton de la transpreno.

2. La surstampo devas okazi senhezite post kompleta transdono de la komercaĵo notita en la sama transportletero. La sendanto povas postuli ke tiu-ĉi surstampo estu farata dum sia ĉeesto.

3. La stampita transportletero servas kiel pruvo rilate al la transportkontrakto.

4. Tamen, rilate al tiuj komercaĵoj kiuj estas ŝarĝitaj de la sendanto konforme al la tarifoj aŭ al speciala kontrakto, se tia estas permesata en tiu ŝtata regiono kie ĝi estas efektivigata, la deklaroj pri la pezo aŭ la nombro de la pakoj en la transportletero ne estas pruvo kontraŭ la fervojo, se ne la repeso respektive kontrolo denombro estas faritaj flanke de la fervojo kaj atestitaj en la transportletero.

5. La fervojo devas atesti la ricevon de la komercaĵo kaj la daton de la transpreno por transporto en duoblaĵo de la transportletero, kiu devas esti al ĝi prezentata de la sendanto kune kun la transportletero.

6. Tiu-ĉi duoblaĵo nek havas la validon de originala transportletero nek tiun de ŝarĝatesto (connaissance).

ARTIKOLO 9.

Emblaĝo de la komercaĵo.

1. Kiam la naturo de la komercaĵo postulas emblaĝon por ŝirmi ĝin kontraŭ perdo kaj difekto dum la transportado, la zorgo pri tio estas al la sendanto.

2. Se la sendanto ne estas plenuminta ĉi-tiun devon, la fervojo havas la rajton, se ne ke ĝi rifuzas per speciala deklaro en la transportletero la neekziston aŭ la ŝtaton nesufiĉan de la emblaĝo kaj krom tio ke li donu al la ekspeda stacio deklaron specialan laŭ la formularo kiu estas fiksita en la klarigaj destinoj.

3. La sendanto estas responda pri la konsekvencoj rezultantaj el la mankoj tiel atestitaj same pri tiuj mankoj kiuj ne estas rimarkeblaj el ekstere. Ĉiuj malutiloj rezultantaj el tiuj mankoj estas je debeto de la sendanto kiu eventuale devas doni kompenso al la fervojo. Se ne okazis la nomita deklaro la sendanto nur tiokaze estas responda pri la ekstere rimarkeblaj mankoj de la emblaĝo se li ne estas kulpa pro malico.

4. de la klarigaj destinoj al la Internacia Konvencio.

1. Estas uzota por la deklaro destinita en artikolo 9 la formularo en aldono 3.

2. Kiam iu sendanto kutimas transdoni en la sama stacio samnaturajn komercaĵojn, bezonantajn emblaĝojn, sen emblaĝoj aŭ kun emblaĝoj havantaj ĉiam la saman mankon, li rajtas doni anstataŭ tiu aparta deklaro pri ĉiu sendaĵo, unufoje por ĉiam, ĝeneralan deklaron laŭ formularo 3a. En tiu-ĉi okazo la transportletero devas enhavi krom la ateston destinitan en artikolo 9, alineo 2, aludon al la ĝenerala deklaro, transdonita al la ekspeda stacio.

Komplementaj destinoj.

1. La sendanto devas signi la pecaĵojn per maniero daŭra, klara kaj konfuzon malebliganta per markoj akurate konformaj al tiuj, notitaj en la transportletero, se ne estas permesataj esceptoj per la tarifoj.

2. Facile rompeblaj objektoj kiaj estas vitro, porcelano, potistaĵoj (keramikaĵoj), plue objektoj disŝuteblaj kiaj nuksoj, fruktoj, herbaĵoj, ŝtonoj, plue komercaĵoj, kiuj povus malnetigi aliajn objektojn kiaj karbo, kalko, cindro, tero, terkoloroj, ne estas transportataj kiel pecaĵoj, se ili ne estas ŝirmataj per emblaĝo aŭ ĉirkaŭŝnurigo kontraŭ disrompo, disŝuto aŭ kontraŭ la ebleco malnetigi aliajn objektojn.

ARTIKOLO 10.

Formalaĵoj de dogano, imposto kaj de polico.

1. La sendanto devas almeti al la transportletero tiujn kun-dokumentojn, kiuj estas necesaj, antaŭ transdono al la adresato, pro plenumo de eventuale ekzistantaj formalaĵoj doganaj, impostaj aŭ policaj. La sendanto estas responda al la fervojo pri ĉiuj rezultoj kiuj povus esti el la malesto, nesufiĉo aŭ negusteco de tiuj-ĉi paperoj, escepte la okazo ke la fervojo estas kulpa.

2. La fervojo ne bezonas ekzameni ĉu la dokumentoj estas ekzaktaj.

3. Dum transporto de la komercaĵo la formalaĵoj doganaj, impostaj kaj policaj estas plenumataj de la fervojo. Ĝi povas konfidi ĉi-tiun zorgon je sia propra risko al iu komisiisto aŭ ĝi povas mem preni ĝin. En ambaŭ okazoj la fervojo havas la devojn de komisiisto.

4. Tamen, la disponrajtigito povas ĉeesti la doganan prilaboron aŭ mem persone aŭ per mandatulo, nomata en la transportletero, por doni la necesajn klarigojn koncerne tarifa prikalkulo kaj por aldoni siajn rimarkojn. Tiu-ĉi rajto, donita al la disponrajtigito, nek enhavas la rajton posedpreni la komercaĵon nek la rajton mem prizorgi la doganan prilaboron.

5. Ĉe alveno de la komercaĵo en la adresloko la adresato havas la rajton plenumi la formulaĵojn doganan kaj impostan, se ne io kontraŭa estas destinita en la transportletero. Kiam tiuj-ĉi formalaĵoj estas prizorgataj nek de la adresato nek de iu tria persono, la fervojo devas prizorgi ilin.

Komplementaj destinoj.

1. La dokumentoj doganaj, impostaj aŭ policaj liverotaj de la sendanto nur povas rilati al la komercaĵoj de unu sola transportletero, se ne esceptaj per administraciaj ordonoj aŭ per la regularoj (tarifoj).

2. Komercaĵoj kies dogana fermilaĵo estas difektita aŭ nesufiĉa, ne estas allasataj por transporto.

3. Kiam komercaĵoj ŝarĝitaj sur vagonoj malfermitaj devas esti transportataj sub dogana fermilaĵo, la sendanto devas zorgi pri surkovro al la vagono en maniero sufiĉa laŭ la postuloj doganaj.

Kiam la sendanto ne faris tion, la fervojo havas la rajton laŭnecese kovri la komercaĵojn je debeto de la sendanto.

4. Kiam la sendanto ordonis, por plenumi la formalaĵojn doganajn aŭ impostajn, manieron kiu ne estas aplikebla, ĉi-okaze por lia sendaĵo la fervojo devas preni tiun vojon kiu ŝajnas esti la plej favora por la sendanto; tiu devas esti informata.

5. Kiam la sendanto nomas kiel stacion, kie devas okazi la dogana prilaboro, iun stacion sur-

vojan aŭ la dogana oficejo ne troviĝas en la stacio, sed en certa distanco de ĝi, la fervojo decidis, ĉu la komercaĵo estas transigota en la doganejon aŭ ĉu la dogana prilaboro devas okazi en la stacio. La spezoj debetas la komercaĵon.

6. Kiam la sendanto deziras ĉeesti mem aŭ per mandatulo kiun li nomas por la dogana prilaboro survoja li devas pri tio fari noton en la transportletero en la rubriko: »Deklaro pri eventuala dogana kaj imposta aŭ polica prilaboro ktp.«, nomante la stacion, kie la dogana prizorgo devas okazi.

7. En la sama loko same devas esti skribata la deklaro, laŭ kiu la formalizaĵoj doganaj kaj impostaj devas esti plenumataj en la adresloko ne de la sendanto sed de iu tria persono.

E. Mutschall
(Senftenberg).

LA NOVA SIGNALREGULARO EN BELGIJO.

Post la mondmilito la administracio de la belga fervojaro eldonis novan signalregularon. Tiu sistemo jam estas uzata sur multaj linioj, kaj estos ĝeneraligata.

Jen mi provos doni la ĝeneralajn ordonojn:

»Loko de la signaloj«.

Ĉiu loko de la fervojo kiun la maŝinistoj ne povas atingi sen danĝero estas signita per streĉa haltsignalo.

Sur horizontala vojo, tiu signalo ĝenerale troviĝas 50 metroj antaŭ la danĝera punkto kaj estas ripetita per avertsignalo je 800 m da distanco.

La distanco restas la sama je supreniro aŭ malsupreniro de la vojo de maksimume 5 mm per metro. Trans tiu limo, la distanco estas pligrandigita aŭ malpligrandigita de 20 m per mm da malsupreniro aŭ supreniro. La avertsignalo devas esti videbla almenaŭ de 300 m da distanco.

Por averti la maŝiniston ke li proksimiĝas al avertsignalo, troviĝas kvin horizontalaj blankaj trabetoj kiuj oblikvaj metitaj estas kun la vojo; ili havas 5 m da longeco kaj estas malproksimigitaj 50 m unu de la alia. Ili estas lokitaj tiamaniere ke, dum la nokto, ili estas lumigitaj per la lanterno de la lokomotivo por ke la maŝinisto povus ilin vidi. Tiuj 5 traboj estas numerataj per oblikve metitaj nigraj platetoj, tiamaniere ke la unua trabo ke la vagonaro alproksimiĝas, portas kvin platetoj.

»Formo kaj ordinara pozicio de la signaloj«.

La fiksjaj signaloj de la vojo havas kutime la formon de semaforo. Semaforo konsistas el masto sur kiu estas lokita brako kiu turniĝas sur horizontala akso. La brako troviĝas maldekstre de la fosto rilate la veturado de la alvenontaj vagonaroj.

Por la elirado de helpvojoj ĉiu de kelkaj vojoj de iu vojaro, oni kelkfoje uzas rondajn platojn anstataŭ semaforoj.

La brako de semaforo havas tri poziciojn: la ordinaran pozicion: horizontalan; — la duan pozicion: oblikvan 45° en supra direkto kaj la trian: vertikalan.

Lanterno, lokita sur la sama fosto kiel la brako montras dumnokte diversajn kolorajn lumojn laŭ la pozicio de la brako.

La rondaj platoj nur havas du poziciojn.

En la ordinara pozicio ĝi troviĝas kun la vojo; en la alia pozicio ĝi montras la saman direkton.

Tiu signalo havas ankaŭ lanternon kiu dumnokte montras diverskolorajn lumojn.

La brakoj de la semaforoj estas laŭ ilia signifo, aŭ longforma rektangulo kies antaŭa flanko estas ruĝa kun blanka transversa strio, aŭ sagforma kun flava antaŭa flanko kaj du sagformaj nigraj transversaj strioj. La lasta estas la avertsignalo.

La malantaŭa flanko de tiuj brakoj estas blanka.

En grandaj stacioj kelkaj signaloj portas ankaŭ nigran strion; tiuj signaloj estas nomitaj »vojaj fin-signaloj«.

Kiam la signalo indikas nur la eniron al vagontenejo, ĝi havas nigran pentritan koronon.

La manovroj aŭ enstaciigoj estas ordonitaj per malgrandaj signalbrakoj kiuj prenas ankaŭ tri poziciojn: horizontalan, oblikvan (supra direkto) 45° kaj vertikalan. Kiam la manovroj aŭ enstaciigoj devas okazi el ĉefa vojo, la manovro signalo estas lokita sub la ordinara brako de la semaforo. Tial la ordinara brako nur ordonas la movojn de la vagonaroj kaj kontraŭe la manovrosignalo: la enstaciigojn aŭ manovrojn.

Kelkfoje la limo kiun manovraj vagonaroj ne povas preterpasi estas indikita per ruĝa rektangula plateto samnivele kun la vojo; tiu plateto devas esti metita orle kun la vojo antaŭ ol oni povas meti la manovran signalon por trapaso.

La ordinara pozicio de la brakoj de semaforoj estas horizontala; la rondaj platoj troviĝas ortaj kun la vojo kaj la rektangulaj platetoj, por indiki la limon de manovroj, ne estas videblaj.

Daŭrigota

Beirens A. F.
asesoro por Belgio.

LA OMNIBUSLINIOJ DE LA NORVEGAJ STATFERVOJOJ.

La demando pri pli vasta uzo de la aŭtomobiloj iĝis pli kaj pli aktuala en Norvegujo. En multaj lokoj la aŭtolinioj povas anstataŭi fervojliniojn.

Baldaŭ la norvegaj ŝtatformoj malfermos sian trian aŭtobuslinion. Ĝi estas inter la urboj Larvik kaj Kongsberg kaj la distanco estas 100 km.

Oni aĉetis kvar aŭtomobilojn. La veturiloj aspektas tre delikataj kaj la ekipaĵo estas pli komforta ol en fervojkupeo. La seĝoj estas tegitaj per buballedo.

La tipo de la veturiloj estas F. W. D. el Four wheel Drive Larry Co London.

La puŝorto efikas sur ĉiuj kvar radoj. 2 veturiloj estas konstruitaj kiel omnibusoj kaj la 2 aliaj kiel kombinitaj person kaj varveturiloj. La elektra ekipaĵo estas tre forta kaj ampleksas i. a. mem ek movigilon, grandajn kaj malgrandajn lanternojn, signalkornon kaj internan lumigadon. Ĝi ankaŭ sufiĉas por lumigado de ebla alpendveturilo. La kaleson faris norvega fabriko: a-S Strømmen fervojvagonfabriko. Oni uzis norvegan pinon kaj fraksejon. La laboraĵo estas ĉiufanken unuaklasa, bela kaj komforta.

Malantaŭ la veturigisto estas kurteno kiu izoligas lin de la pasaĝeroj. La person-spaco similas al 2a klasa fervojvagono. Sur la muroj troviĝas butonoj per kiuj la pasaĝeroj povas doni halligsignalon al la veturigisto. La varmigo okazas pere de aero kiu estas varmigita de la uzita gaso.

Troviĝas ankaŭ aeroventoliloj kaj malsuprenmovigeblaj fenestroj. La muroj havas grandajn plaĵojn inter la fenestroj por ke la veturilo eltenu la fortajn skuigojn dum veturado en neĝo.

Prove la veturiloj ankaŭ havas neĝoforigilon. Je pligranda neĝado la ŝarĝaŭtomobiloj forigos la neĝon per fortaj plugiloj de aparta konstruo. En la ŝarĝaŭtomobiloj estas fako por ses personoj kiuj povas sidi tre komforte. Malantaŭ troviĝas loko por varoj. La popolo en la koncernaj lokoj estas tre entuziasmigita.

(Laŭ «Dagbladet»)

MIRINDA FERVOJAKCIDENTO.

Ĉe la stacio Heggedal okcidenten de nia ĉefurbo sur la elektra linio inter Oslo kaj Drammen ĵus okazis akcidento.

La lokomotivo subite saltis for de la reloj, tra la alta neĝando laŭlonge de la linio kaj malsupren de la 7 metroj alta deklivo kaj haltis apud lago.

La subkonduktoro kontrolante biletojn rimarkis fortan puŝon, kaj feliĉe starante ĉe la savbremsilo tuj turnis ĝin tiel ke la vagonaro preskaŭ tuj haltiĝis. La sekvo de tio estis ke la kuplaĵo inter la bremsvagono kaj la vagonaro disrompiĝis. Se tio ne okazus oni certe povus esti skribinta pri terura akcidento.

En la vagonaro troviĝis 500—600 personoj. La vagonaro konsistis el 7 bogivagonoj kaj de tiuj 5 dereliĝis.

Feliĉe la elektra lumo funkciis la tutan tempon kaj multe helpis al la pasaĝeroj kaj oficistoj. Eĉ ne unu persono estis vundita. La lokomotivo kuŝis sur la flanko, la maŝinistoj estis en bona stato sed esplorante la bremsvagonon oni la ĉefkonduktoron trovis inter valizoj, kofroj, kestoj k. t. p. en granda ĥaoso. Li estis vundita en la dorso kaj unu piedo sed ne grave.

La lokomotivo pezis 90 tunojn kaj kostis proksim. 200.000 dan kronojn.

La akcidento okazis la 4-an de januaro sed la kaŭzo ankoraŭ estas enigmo.

R. Horrisland.

asesoro por Norvegiujo.

KUNVENOJ POR STACIESTROJ EN SVEDIO.

Ĉe la svedaj ŝtataj fervojoj la staciestroj estas kunvokotaj al kunveno ĉiujare por diskuto pri aferoj de la servo. La kunvenojn oni aranĝas ĉe ĉiu trafiksekcio kun la Trafikinspektoro kiel prezidanto. Protokolo estas skribata. La intenco kun ĉi tiuj kunvenoj estas precipe ke la Trafikinspektoro povos esplori la opiniojn de la staciestroj en pli gravaj demandoj de la servo kaj sekve profiti el ilia sperteco de la ĉiutaga laboro. Krom tio la staciestroj havas okazon por interparola traktado kun estraroj kaj kolegoj pri aferoj de komuna intereso kiajn la staciestroj mem nomas por diskuto.

Ĉirkaŭ unu monato antaŭ ol la kunveno okazas, la trafikinspektoro petas la staciestrojn sendi proponoj por diskutotemoj. Post kiam la propono alvenis, la trafikinspektoro skribas la temojn en liston kaj dissendas tiujn al la staciestroj ĉirkaŭ 14

tagojn antaŭ la kunveno, por ke la partoprenantaj povos antaŭtempe prepari sin en tiuj temoj kiujn oni pritraktos.

Temoj kiuj kutimas esti plej ofte traktataj, estas ekz. pri servo ĉe la trajnoj, deĵoro, bonstato de la personaro, aranĝoj pri evito de trajnomalfriigoj kaj aliaj demandoj de generala intereso.

Ĉi tiuj kunvenoj vidiĝas esti tre bonaj.

Carl Viksten,
Kavlinge, Svedio.

KURSOJ POR FERVOJISTOJ ĈE LA STATAJ FERVOJOJ.

Por doni al fervojaj servistoj en diversaj gradoj okazon ripeti instrukciojn kaj ordonojn koncernante pli gravajn branĉojn de la servo, estis dum la lastpasinta jaro ĉe la Svedaj ŝtataj fervojoj aranĝitaj mallongaj kursoj. La instruado en ĉi tiuj kursoj konsistis el prelegoj 5—6 horajn dum proks. ĉiutage du semajnoj. Post fino de ĉiu kurso oni aranĝis ekzamenon kun tiuj kiuj libervole anoncis sin al tio. Ĝenerale 80% de la partoprenantoj sin anoncis por ekzameno. Kune kun la prelegoj oni ankaŭ aranĝis diskutojn en temoj rilate la servon, kiuj temojn proponis por diskuto la partoprenantoj mem.

Sekvantajn temojn oni pritraktis:

Ŝarĝo-trafiko, persontrafiko, sekureca servo, vagondisdono, reglemento por komuna uzo de vagonoj, fervoja geografio, ŝarĝotransportmaniero kaj stacio kaj trajnoservo. Krom tio oni aranĝis sporadajn prelegojn pri stacioj, telegrafo, telefono kaj pri funkciado de elektraj fervojoj.

Kufime la personaro montris grandan intereson por la kursoj, kiujn oni ĉiam konsideras kiel tre utilajn.

Marlin Dahlin
Ortolla, Svedujo.

LA PLEJ GRANDA TRAKARO DE SVEDUJO.

La plej granda trakaro sveda eĉ la plej granda de Skandinavio, troviĝas ĉe fervojstacio Hallsberg Ĝi estis pretkonstruita en jaro 1921, kaj havas longecon da 4 kilometroj, kaj kune kun la malnova trakaro longecon de 7 kilometroj. Tiu-ĉi trakaro kuŝas sur deklivo, tiel ke oni ne bezonas lokomotivon por vagonsanĝado. Kiam trajno alvenas trakaron ĝi antaŭiras al alta punkto kaj tie oni dekupligas lokomotivon. Poste oni ekkomencas vagonsanĝadon kaj vagono mem ruladas malsupren. Se faladus neĝo oni devas uzadi lokomotivon. Ĉe tiu-ĉi trakaro oni povas disŝanĝigi ĉirkaŭ 4—5000 vagonojn ĉiutage.

NOVA FERVOJLINIO DE SVEDAJ FERVOJOJ.

Nova fervoja linio de S. F. estas malfermita inter la stacioj Forsmo — Höttingo. La malfermigo de la nova fervoja linio okazis la 2-an de Decembro 1925. Ĉeestis inter aliaj sveda reĝo, deputitoj de registaro k. t. pl. La unua trajno eliris de stacio Forsmo, kun haltado ĉe stacio Adalstiden, tie oni tenis festparoladon. De tie la trajno antaŭeniris al finstacio Höttingo.

La nova fervojlinio havas longecon da 121 kilometroj.

Alia nova fervojo, privata estas malfermita inter Harnosand-Njurunda, parto el la estonta fervojo inter la urboj Harnosand-Gavle. La malfermita fervojparto estas 86 kilometrojn longa.

J. E. Medinius
Moŝaŝ, Svedujo.

FERVOJOJ EN SOVETRESPUBLIKOJ.

K. de Halaŝov, membro de Kolegio de Transport-Komisariato, vizitinta Leningradon okaze de 100-jara jubileo de leningrada vagonfabriko »Proletarijskij zavod«, pri stato de sovetlandaj fervojoj jenon diris:

»Pro rapida restarigo de nia industrio kaj pro kresko de nia kamparana maŝtimumado, plej grava tasko de transport-komisariato estas intensigi nian transporton ĝis tia grado, kiu povus kontentigi ĉiujn postulojn de nia popola maŝtimumado. Dum pasinta oktobro niaj fervojoj transportis 25.000 vagonojn ĉiutage (laŭ plano ni antaŭvidis nur 22.000) — dum oktobro antaŭiara nombro de ĉiutagaj transportoj estis nur 18.000 vagonoj. Tiu ciferoj montras, kiel grave estas, rapide pligrandigi nombron de niaj vagonoj. Dum nuna jaro transportkomisariato konstruos 35.000 vagonojn. Speciale »Proletarijskij zavod« en Leningrad dum nuna jaro funde riparos 120 lokomotivojn kaj 1000 ŝaŝaŝervagonojn kaj ĉiunonate 700 ŝarĝvagonojn. Per tio la usino superas la antaŭmilitan produktadon.

Laŭ plano por proksimaj 5 jaroj fervojo de Sovetunio estos plilongigata je 8.000 km. Por bezonoj de fervojkonstruado dum nuna jaro estos disponigataj 50 milionoj da rubloj — ĉefe el sumoj de prunto por maŝtimumrestarigo.

Plifortigo de nia transporto ebligos al ni, en 1926-a jaro ankoraŭ foje pligrandigi laborvagonojn al fervojistoj, kiuj tiam atingis preskaŭ ĝismilitan salajron.

H. Frank, Leningrad.

LA PLEI GRANDA KAJ PLEI RAPIDA LOKOMOTIVO EN ĈEĤOSLOVAKA RESPUBLIKO.

En fabriko de Skoda en Plzen oni finlaborigas lokomotivon por Ĉeĥoslovakaj ŝtataj fervojoj, pri kiu oni povas diri, ke por ĝi estas uzitaj la plej novaj eltrovaĵoj en fako de kompilado kaj konstruado de fervojaj vapormaŝinoj. Ĝi similas ekstere sufiĉe al lokomotivoj amerikaj, sed laŭdire ĝi estos pli belaspekta, la kamentubon ĝi havas mallongan kvazaŭ fortonditan kaj la laboristaro de Skoda-fabriko eknomis ĝin pro tio »mikado«. Dum Printempaj Foiroj en Praha havos eble la vizitantoj okazon ĝin vidi. Ĝi estas konstruata laŭ projektoj de propra konstruanto de Skoda-fabriko. Tiu ĉi plej nova ĉeĥoslovaka lokomotivo estas disponita por pli granda ekŝarĝo, ol povis hiri ĝisnunaj plej grandaj ĉeĥoslovakaj vapormaŝinoj kaj krom tio por rapideco ĝis 110 km.

(Laŭ ĵurnalo »Pozor«).

Traduko de ferv. esp. kurso ĉe fervojdirekcio en Olomouc.

Gvidanto de la kurso A. Malik.

NOVAJOJ.

6 an de Januaro estas en tuta Germanujo de ĉiuj vagonaroj oficiale enkondukita sistemo de telefonoj. Komenco estas farita ĉe la fervojlinio Hamburg—Berlin.

Strangan aventuron ĝisvivis antaŭ iom da tempo unu ŝarĝtrajno en Svisujo.

La trajno forveturis precize laŭ la horaro el stacio Gronchen kaj ĝi estus devinta post duonhoron alveturi en stacion Montier. Sed en stacio Montier oni vane atendis ĝin. Demandinte telegrafe la stacion Gronchen kio okazas, ĝi respondis ke la trajno precize laŭ horaro forveturis.

Ĉar la trajno ne alvenis post du plenaj horoj oni sendis helptrajnon kiu trovis la tutan trajnon en tunelo. Pro la gazo, kiun eligadis la lokomotivo el la kamentubo, senkonsciigis la maŝinisto, heitisto kaj la trainpersonaro. Konstantinte tion oni eliris la trajnon el tunelo kaj transportis la personaron en malsanulejon.

SENPAĜAJ VOJAĜBILETOJ ĈE RUMANAJ FERVOJOJ.

Administracio de rumanaj ŝtataj fervojoj konstatis, ke sur ĝiaj fervojlinioj en I-a klaso nur 20%, en II-a klaso 40% kaj en III-a klaso nur 60% da vojaĝantoj pagas la biletojn. Ceteraj vojaĝantoj vojaĝas senpage.

FERVOJO EN PERZIO.

Persa fervojlinio estas longa entute 130 km. (Tebris-Džuffa) kaj ĉe tiu linio estas tiom malzorgata ke nur sur unu ĝia parto veturas la trajnoj. Perzoj esperas, ke ili povos el impostpagoj je sukero kaj teo havigi necesajn rimedojn por ripari la tutan »fervojreton«.

FERVOJ TUNELOJ EN AMERIKO.

En Ameriko estas plej longa tunelo ĉe Glacier en Kolumbijo (8.1 km.) Post ĝi sekvas Hoosao-tunelo (7.1 km.) kaj Cascade tunelo (4.1 km.).

La Fervojo Sud-Pacifik konstruas nun la tunelon sub la monto Sierra Nevada por kies konstruo estas bezonaj 400 tunoj da dinamito. Ankaŭ la fervojo Denver-Salt Lake konstruas tunelon 10 km longan.

El la ĵurnalo »Novosti« tradukis
I. F. P.

PROpono

de Josef Blažek, Olomouc, Ĉeĥoslovakujo.

Ĉar ekzistas en ĉiulandaj trajnoj, tramveturiloj, aŭtomobiloj, vaporsipoj kaj diversaj aliaj transportiloj multaj anoncoj, sciigoj, avertoj kaj afiŝoj entute, kiuj estas skribitaj nur en lingvoj naciaj, sed, ĉar ili estas tre gravaj por la vojaĝanta publiko, mi denove proponas kaj petas konsenton (aprobon) de la hodiaŭa ĝenerala jarkunveno (ĉefkunveno), ke nia I. A. E. F. estraro dissendu tuj petskribojn (proponojn) esperante skribitajn, al ĉiuj konataj koncernaj trafik-administracioj (ev. pere de jam ekzistantaj Esperanto — Institutoj — ĉeĥoslovaka, finlanda, germana, hungara, itala, japana k. t. p. vidu jarlibron

1925) ĝentile sed insiste postulante, (ĉar tio estas nune jam urĝe necese kaj rekomendinde) ke administracioj lasu almeti al ĉiuj menciitaj afiŝoj krom la nacia anonco ĉiam ankaŭ la tradukon (la tradukoj povas esti faritaj intertempe pro financaj kaŭzoj event. nur sur simplaj apartaj apud-tabuletoj) en Esperanto.

Temas precipe pri afiŝoj rilatantaj gravajn sciigojn policajn, higienajn, asekur-kaj regular trafikajn entute, eĉ komercajn (ekz. pri hoteloj, lokaj memorindaĵoj k. t. p.) pri kiuj sin interesas ĉiuj vojaĝantaj fremduloj.

Estas kompreneble, ke la efektivigo de tiu ĉi propono kondiĉas apartan aranĝon flanke de oficantaj administracioj t. e. ke en ĉiu urbo, stacidomo vaporŝipo k. t. p. ĉiam 2-3 spertaj fervojistoj, konduktoroj, poŝtistoj, policistoj, maristoj k. a. devas scii bone paroli lingvon Esperanto.

Sed ne estas plu penseble, kiam multaj komercaj domoj, ankaŭ la Foiroj rimarkeble uzas jam de longe sukcesplene la internacian lingvon Esperanto, ke la pli grandaj trafikentreprenoj (ekz. la fervojaj administracioj), kiuj unuavice peras interrilatojn diverslandajn, ne penas ekuzi ĝustatempe la utilojn kiujn al ili povas alporti la neŭtrala mondlingvo Esperanto.

Mi estas konvinkita, ke la efektivigo de la propono t. e. »la aranĝo« de tabuletoj, kun bone kompreneblaj menciitaj afiŝoj, t. e. en lingvoj nacia kaj esperanta, kaŭzigos ne nur grandiosan, agrablan impreson ĉe ĉiuj fremdlandanoj vojaĝantaj, sed ankaŭ pli facilajn interrilatojn inter ili kaj la oficanta trafikpersonaro kaj fine eĉ pli grandan sukceson financan por ĉiuj transportentreprenoj.

Se tiu ĉi propono estos publikigata en nia revuo »La Fervojisto«, la Esperanto-Institutoj ev. eĉ U. E. A. pere de Liĝo de Nacioj penos pri ĝia efektivigo, kiel ekzemple persone mi jam estas certigita pri tio de la prezid. de Ĉehosl. Instituto, sro A. Pitlik.

Josef Blažek, Olomouc.

Rim. de l' estraro! La proponon ni rekomendas al pristudo de ĉiuj seriozaj esp. fervojistoj petante samtempe ke ili sendu al la estraro opinion pri ĝia efektivigebleco.



Insigno por Esperanto-Fervojistoj.

Estas fakto tre bedaŭrinda ke sufiĉe granda nombro da Esperantistoj ne kuraĝas ekstere montri sian simpatian por la pacfavora esperanta movado kaj porti ĝian insignon — la verdan stelon.

Kial ni hontu pro ĉi tiu simbolo? Ĉu ni ne fieru pri la privilegio posedi tian kaj esti pioniro de ĉi tiu unuigo tutmonda? Certe jes.

La gvidantoj de esperanto-organizo senĉese, per cirkuleroj kaj gazetoj, admonas nin esti pli propagandemaj kaj nenion preterlasi, kio povus utili al nia movado. Ĉi tiuj admonoj, bedaŭrinde, ne estas priatentitaj de multaj membroj, kiuj ne ankoraŭ ple-

ne komprenas la veran ideon de l' Esperantismo, kaj opinias, ke ili, aligitaj al iu esperanto-grupo aŭ asocio, utilis al la movado kaj ne plu estos necese sin okupi pri takaj organizoj. Tiaj membroj eĉ ne plenumantaj la plej elementan devon — la kotiz-pagon — ankaŭ ne portas ekkonilon de Esperantistoj ekzistas ankaŭ en esperanto-fervojistaj organizoj.

Kiu profesia organizo kapablos interesigi pli intense la vojaĝantaron pri Esperanto ol precipe la fervojista?

En landoj unulingvaj la neceso de helplingvo estas pli evidenta ol en Svislando ekzemple, kies popolo plejparte parolas almenaŭ 2 lingvojn. Malgraŭ la lingva supereco tamen ne estas eble, rilate al la lingvoj, plene plenumi la postulojn de la vojaĝantoj Svislandon, kiuj grupiĝas el Germanoj, Francoj, Angloj, Holandoj, Italoj k. t. pl., kies lingvoj la fervojistaro pro manko de tempo ne povas lerni. Pro tio estas kompreneble, ke la klopodoj de la Svisa Asocio de Esperanto-Fervojistoj, fondita antaŭ duona jaro, simpatie tuisis ne nur la administracion de la svisa fervojo federacia sed ankaŭ la fervojan personaron. Inter ĝi ni kontentige konstatas konstantan evoluon de la esperanto-movado kaj malaperon de antaŭjuĝo kontraŭ arte farita lingvo. Tiuj ĉi faktoj ĝojigaj impulsas nian asocion atingi pliajn sukcesojn gravajn.

Tuj post la fondiĝo, la Svisa Asocio de Esperanto-Fervojistoj adresis al la staffervoja administracio petskribon pri financa subteno de esperantaj kursoj. La jena mallonga respondo estas interesa kaj certe taŭgos kiel ekzemplo imitinda.

»Svisa Fervojo Federacia«

Generala Direkcio.

Bern, la 10-an de novembro 1925.

Al la svisa Asocio de Esperanto-Fervojistoj,

Bern.

Postkesto transito 560.

Responde al via letero sendita al la supera funkciestro, la 25-an de septembro 1925, ni informas vin, ke ni multe interesigas pri la Esperanto-movado. Ni ordonis niajn oficejojn konsenti al la partoprenontoj de Esperanto-kursoj la samajn facilajn antaŭvidatajn por la lernado de fremdaj lingvoj.

Respektplene

Por la Generala Direkcio de la Svisa Fervojo Federacia:

La Prezidanto: sig. Zing«.

La simpatio jam trovita ĉe la fervoja administracio kaj la eldono de belega turista karto, kies posedo kaj disvastigo ne estas sufiĉe rekomendindaj, kuraĝigos la junan asocion transdoni al la administracio aliajn petskribojn, inter aliaj la akcepton de insigno por la deĵoranta personaro.

Ĉar la statutoj de la landa asocio ordonas, ke la membro portu asocian insignon, la estraro, interkonsentite kun la estraro de l. A. E. F., submetigis al si kelkajn projektojn de insigno deviga por ĉiu l. A. E. F.-ano. La projekton akceptitan de ambaŭ estraroj ni reproduktis komence de ĉi tiu artikolo.

Kiam la demando pri insigno estos internacie solvata la Svisa Asocio faros pelskribon al la fervoja administracio por ke la konduktoj deĵorantaj en rapidtrajnoj estu rajtigataj porti la insignon internacie uzatan.

Estas sendube, ke stacieficisto aŭ kondukto, sur kies uniformo estas videbla la insigno, farigas granda propagandisto ĉar respondante en Esperanto la demandojn de vojaĝantoj kaj pro la facila interkompreniĝo li interesos kaj varbos por Esperanto ne nur la vojaĝanton sed fine ankaŭ la fervojistojn ankoraŭ indiferentajn al nia movado.

Atingi tiun celon ne estu sole la tasko de la Svisa Asocio sed devo ankaŭ de ĉiu landa asocio.

Portante la insignon la administra oficisto montru same siajn ideon kaj anecon al I. A. E. F. kaj energie propagandu por la faka organizo. Tiam malaperos riproĉoj ke dum vojaĝo estas neeble renkonti Esperantistojn.

Ĉar ni bonege scias ke la esp.-insignoj diversspecaj ne taŭgas por la uniformo, ke ili estus malakceptataj de la fervoja administracio, ŝajnis al ni necese, farigi insignon, kiun pro ĝiaj bela faro kaj kvalito, la fervojisto ĝoje portos sur si.

Menciinde estas, ke la Centra Komitato de la Esperanto Movado en Geneve, kiu aŭdis pri nia intenco, proponis al ni manumom kun la teksto »Esperanto«. Pro malbela aspekto kaj troa elspezo por la fervoja administracio ĝi ne taŭgas kaj devas esti malakceptata de ni. Tamen, la intereso de la Centra Komitato montras, ke la temo estas diskutinda.

Por ne esti aŭtokrataj en ĉi tiu grava, por ĉiu membro interesa demando kaj por havi unuforman insignon, ni decidis voĉdonogi niajn membrojn pri ĝia akcepto.

Jenaj instrukcioj estas konsiderotaj:

1. Ĉiu membro estas voĉdonrajta, kondiĉe ke li pagis la nunjaran kotizon aŭ almenaŭ parton.
2. Membroj aliĝintaj al la landa asocio estas petataj, transdoni la balotilon aŭ proponon rekte al sia asocio, kiu informos la inicianton (adreso vidu sub 3) pri la finrezulto de la baloto.
3. Aliaj membroj ne aliĝintaj al la landa asocio bonvolu transdoni senpere la balotilon al Sro Jules Perlet, Prezidanto de la Svisa Asocio de Esperanto-Fervojistoj, poŝtkesto transito 560, Bern.
4. Balotiloj ne alvenintaj ĝis la findato estos konsiderataj kiel konsento.
5. Findato: 30-a de Aprilo 1926.

Por ke ĉiu membro de I. A. E. F. aŭ landa asocio nepre estu devigata havi insignon, estas rekomendinde aldoni tiurilatan paragrafon al la statutoj de I. A. E. F. kaj landaj asocioj.

Ni neniel dubas ke la propono trovos la simpatian de niaj membroj, ĉar la insigno estas la plej bona ekstera propagandilo.

Ni aldonas demandaron kaj petas vin ĝin bonvole plenigi kaj transsendi dum la tempo fiksita.

Kun samideanaj salutoj

Internacia Asocio de la Esperantistaj Fervojistoj
Svisa Asocio de Esperanto-Fervojistoj

Priskribo de la insigno.

Grandeco: laŭ reproduktaĵo komence de la artikolo.

alta 2,2 cm.; larĝa 1.6 cm.

Materialo: Arĝento masiva.

Stelo estas verda kaj emailita. Fiksado: butono.

La prezo ne estas multe pli alta ol ĝis nun uzataj tre simplaj insignoj. Se ni komparas la kvaliton, la prezo de la insigno de ni proponita estas tre malalta.

Le prezo kompreneble varias laŭ la mendo. Ĉiuokaze ni kalkulas 600 ekzemplerojn minimume kaj laŭ ĉi tiu cifero la prezo estos fr. 2.40, do sumo elspezbla de ĉiu ano.

Demandaro.

(sur poŝtkarto?)

1. Ĉu vi konsentas pri faro de insigno por Esperanto-Fervojistoj?
2. Ĉu vi konsentas pri la projekto proponita al vi?
3. Ĉu vi konsentas pri aldono de paragrafo al la statutoj kiu devigas la membron porti la asocian insignon.

Jules Perlet

asesoro de IAEF.

Bern — Svisujo.

ANEKDOTO PRI UNIA RUSA FERVOJO.

Kolorigitaj reloĵoj: Tio okazis dum inspekto de nova fervoj-ponto per imperatoro Nikolaj I. Dezirante prezenti la novan ponton en brila aspekto, oni kolorigis per olea farbo ne nur la ponton kaj reltrabojn, sed ankaŭ la reloĵojn mem, eĉ ilian supron. Rezultato estis neatendita: kiam post rigardo de la ponto, radoj de l' lokomotivo komencis glifi la vagonaro ne povis moviĝi. Nur post kiam farbo estis forigita de la relsupro, la vagonaro povis veluri pluen.

H. F.

RECENZOJ.

R. U. R. kolektiva dramo en 3 aktoj kun komedia antaŭludo de Karel Capek, ĉeĥa verkisto, tradukita kaj eldonita de Moraviaj-Esperanto-Pioniroj en Olomouc Ĉs. R., 110 paĝa, grandoktava, broŝurita 2.40 Fr. sv. afrankite.

La plej bona reputacio por la valoro de tiu ĉi verko estas ĝia traduko en diversaj lingvoj kaj prezentado sur la scenejoj de jam kelkaj nacioj, kie ĝi estis akceptata kun entuziasmo kiel novaĵo ĝis nun ne vidita. La aŭtoro penas solvi per tiu ĉi dramo la homarajn demandojn de l' nuntempo kaj lasas fine triumfi. Naturo super Mekaniko. Tre interesas ankaŭ la kunvivado kaj respekto de 6 viroj al unusola virino. La aŭtoro sukcesis krei mifon de la moderna vivo el utopia fabelo. La verko estas fundamenta kreaĵo de nova ĉeĥa dramverkado. Ĝi estas tre interesa kaj neniu bedaŭros posedi ĝin en sia biblioteko. Konsciente, ke nur veraj perloj de la nacia literaturo trovos indan lokon estonte en la literaturo de Esperanto la eldonintoj zorgis ankaŭ pri senriproĉa traduko de la verko pri moderna preso, tre bona papero, bibliofila ekipo kaj malgraŭ ĉio pri malalta prezo, por ke ĝi penetru ĉien. La tre malmultaj presararoj neniel domaĝas la korekton kaj fluan tradukon.

J. Blažek, Olomouc.

ANONCOJ kostas 1 paĝo 30 sv. fr., $\frac{1}{2}$ paĝo 15 sv. fr., $\frac{1}{4}$ 8 sv. f., $\frac{1}{8}$ 5 sv. fr. por unufoja ekspreso.
Ĉe 2 foja sinsekva ekspreso 10%, ĉe 5 foja 20%, ĉe 10 foja 30% rabato.

NOVAJ ANOJ

(Daŭrigo).

642. Josef Greinöcker, forĝisto, Villach, Eugen-
strasse 46, Aŭstrio Kärnten;
643. Karel Kovanda, kondukto, Plzen, Doubravka
344, Ĉeĥoslovakio;
644. Ivo Gliha, inĝeniero, Zagreb, Vodovodna c. 14,
Jugoslavio;
645. Josip Zadavec, fervojisto, Zagreb, Savska c.
61a, Jugoslavio;
646. Vaclav Suchy, fervojoficisto, Plzen, Doubrav-
ka 38, Ĉeĥoslovakio;
647. Franjo Pethö, fervojoficisto, Zagreb, Direkcija
željeznica, Jugoslavio.

REKOMENDATA DE LA
XVI-a UNIVERSALA KONGRESO
DE ESPERANTO!

La eldonon de la
SOLA ARTA LITERATURA
MONATA ESPERANTA REVUO

LITERATURA MONDO

Transprenis
HUNGARA ESPERANTO INSTITUTO
Budapest, VI., Eötvös-u. 5.

Ĉiu grupo kaj literaturamanto
nepre helpu la gazeton per
abono kaj disvastigo!

Po No 12.000 hung. kronoj.

KUNLABORANTOJ:
LA PLEJ KONATAJ ESPERANTAJ
VERKISTOJ EL ĈIUJ LANDOJ!

VI DEVAS SUBTENI NIAN SOLAN LITERATURAN REVUON!

Varbu anoncojn!